

## **Alle Fietsers Tegelijkertijd Groen bij verkeerslichten**

*Theo Zeegers, afdeling beleid  
(met dank aan de afdeling Amersfoort)*

**In Ketting 169 stond een artikel over fietsvriendelijke regelingen van verkeerslichten. In dit artikel werd 'Alle Fietsers Tegelijkertijd Groen' (AFTG), vroeger ook wel 'vier-richtingen-groen' genoemd, als goede oplossing onder de aandacht gebracht. In de ene alinea die daarvoor beschikbaar was, was het niet mogelijk om op alle aspecten van AFTG in te gaan. Vandaar dat we er nu een heel artikel aan wijden, waarin met name ook aandacht wordt geschonken aan de voorwaarden waaronder je kunt overwegen AFTG toe te passen.**

Wanneer is een verkeerslicht eigenlijk fietsvriendelijk te noemen? Er zijn daarvoor twee hoofdcriteria:

- de regeling moet verkeersveilig zijn, met name moeten er geen (deel)conflicten met (afslaand) gemotoriseerd verkeer in voorkomen;
- er moet sprake zijn van (relatief) korte wachttijden, gekoppeld aan de doorrijkans (voor details zie 'Tekenen voor de fiets').

Daarnaast kunnen we de volgende aandachtspunten noemen:

- een logische, begrijpelijke regeling;
- de vooraanmelding, indien gewenst, geautomatiseerd;
- speciale aandacht voor links- en rechtsafslaande fietsers;
- voldoende opstelruimte.

Bovenstaande punten zijn grotendeels ontleend aan 'Tekenen voor de fiets'. Uiteraard moeten ook gemotoriseerde verkeersdeelnemers en voetgangers een plaats krijgen in de verkeerslichtenregeling. Dit leidt al gauw tot een klassieke belangenstrijd tussen (met name) gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Te vaak zien we dat de fietser de prijs voor verkeersonveiligheid betaalt (waarvan het gemotoriseerde verkeer de veroorzaker is!) door (te) lange gemiddelde wachttijden. AFTG is een van de manieren om de bovenvermelde doelen voor een fietsvriendelijke verkeerslichtenregeling te bereiken. We zien het dus duidelijk als een middel, waarvan de inzet altijd tegen andere alternatieven moet worden afgewogen.

### **Wat is AFTG ook al weer ?**

Alle Fietsers Tegelijkertijd Groen is een verkeerslichtenregeling waarbij fietsers op een kruispunt vanuit alle (vier) richtingen tegelijkertijd groen krijgen (en de rest van het verkeer dus rood heeft). Gevolg is dat fietsers op dat kruispunt worden geconfronteerd met kruisend fietsverkeer dat ook groen heeft. Dit komt in eerste instantie vreemd over. Aan de andere kant vinden de meeste mensen deelconflicten tussen rechtdoorgaand en afslaand verkeer dat tegelijkertijd groen heeft niet vreemd. Juridisch gezien is er geen verschil tussen beide conflicten.

AFTG is een symmetrische regeling, in die zin dat alle takken hetzelfde behandeld worden. Dat betekent dat AFTG het beste werkt op kruispunten met min of meer gelijke takken (qua vormgeving en intensiteit). Naarmate er meer sprake is van een hoofdroute met een zijweg, is AFTG een minder voor de hand liggende oplossing. Verderop ga ik nader in op de voorwaarden waaronder je AFTG kunt overwegen. Eerst de vraag waarom je het zou willen overwegen.

### **Voordelen van AFTG**

Twee voordelen van AFTG springen direct in het oog:

- er zijn geen conflicten met (rechts-)afslaande auto's;
- linksafslaan kan in één beweging zonder extra stop.

Het eerste punt is van belang vanwege de verkeersveiligheid. Met name het conflict tussen rechtdoorgaande (of linksafslaande) fietsers en rechtsafslaande vrachtauto's is erg gevaarlijk vanwege de dode-hoekproblematiek. AFTG noemen we relatief conflictvrij: er zijn geen 'harde' conflicten (met gemotoriseerd verkeer), maar wel 'zachte' conflicten (met fietsers en eventueel voetgangers). Overigens zijn er natuurlijk ook andere regelingen te bedenken die relatief of zelfs absoluut conflictvrij zijn.

Wat wel kenmerkend voor AFTG is, is dat alle fietsers zonder stoppen linksaf kunnen slaan. Dit is vooral een voordeel als er vanuit meerdere richtingen relatief veel linksafslaande fietsers zijn.

Wanneer er weinig linksafslaande fietsers zijn, is het nut van dit voordeel uiteraard kleiner. Ook komt het nogal eens voor dat er vooral vanuit één richting veel linksafslaande fietsers zijn. In dat geval kan ook een goede programmering van de verkeerslichten de linksafslaande fietser goed bedienen. Het derde voordeel van AFTG is de korte gemiddelde en maximale wachttijd. Wel is het hiervoor noodzakelijk dat AFTG tweemaal per cyclus wordt toegepast. Hierdoor halveert de gemiddelde wachttijd bijna. Daarmee blijkt het mogelijk de zeer scherpe normen voor fietsvriendelijke wachttijden van 'Tekenen voor de fiets' te halen of te benaderen. Natuurlijk kan men ook AFTG eenmaal per cyclus toepassen. In dat geval worden de wachttijden (te) lang. Hierdoor zal op drukkere momenten (fietsspits) het aantal fietsers per groenfase zo groot worden, dat er te veel fietsers tegelijkertijd het kruispunt moeten passeren. AFTG werkt dan niet meer goed en heeft dat geval meestal meer nadelen dan voordelen.

### **Nadelen van AFTG**

De belangrijkste nadelen van AFTG zijn de positie van de voetganger en het zachte conflict tussen fietsers onderling. Door AFTG tweemaal per cyclus toe te passen, wordt de positie van de voetganger er niet eenvoudiger op. Er zijn drie mogelijke oplossingen:

1. voetgangers krijgen groen met parallel autoverkeer;
2. voetgangers krijgen groen tegelijkertijd met fietsers;
3. voetgangers geheel conflictvrij (aparte groenfase).

De eerste oplossing is bijvoorbeeld in Enschede toegepast. De voetganger wordt in dat geconfronteerd met rechtsafslaande auto's. Het lijkt logischer om de voetganger tegelijk met de fietser groen te geven, maar in dat geval wordt de voetganger geconfronteerd met kruisend fietsverkeer. Omdat fietsers niet geneigd zullen zijn kruisende voetgangers voorrang te geven, is het zeer de vraag of de voetganger hiermee gediend is. Ik weet niet of deze keuze ergens in Nederland daadwerkelijk gemaakt is. De derde optie dient de veiligheid van de voetganger het best, maar leidt in de praktijk tot (zeer) lange wachttijden voor voetgangers.

Het conflict tussen kruisende fietsers is uiteraard het meest in het oog springende kenmerk van AFTG. In de praktijk blijken fietsers daar na een gewenningsperiode van twee maanden goed mee om te gaan. Omdat fietsers van rechts eerder op het (denkbeeldige) conflictpunt aankomen dan fietsers van links, leert de praktijk dat fietsers van rechts voorrang krijgen. De doorstroming van het fietsverkeer is daar ook mee gediend. Door de lage snelheid van de fietsers is er voldoende tijd om op elkaar te anticiperen.

### **Randvoorwaarden**

AFTG is zeker niet voor ieder kruispunt een geschikte oplossing. Uit bovenstaande opsomming van voor- en nadelen kan al een aantal randvoorwaarden worden gedestilleerd voor het overwegen van AFTG. Ik zet ze hier op een rijtje en vul ze aan:

- kruispunt niet te uitgestrekt (geometrisch);
- intensiteit gemotoriseerd verkeer tot 25.000 mtv/etmaal;
- tweemaal groen per cyclus;
- brommers op de rijbaan;
- aandeel linksafslaande fietsers meer dan 10%.

Wanneer het kruispunt uitgestrekt is, leidt dit tot lange groen- en ontruimingstijden, waardoor de regeling inefficiënt wordt. Bovendien dreigen met name linksafslaande fietsers te 'verdwalen' en is het risico aanwezig dat zij op de autorijbaan terecht komen. Vandaar de aanbeveling om AFTG alleen toe te passen op compactere kruispunten, dat wil zeggen met fietsstroken of fietspaden binnen vijf meter van de hoofdrijbaan. Met genoemde intensiteiten van het autoverkeer zal het meestal mogelijk zijn om geen voorsorteervakken toe te passen.

Bromfietsen rijden te hard om met fietsen te combineren. De uit de praktijk bekende zware ongevallen met 'fietsers' op AFTG-kruispunten betreffen, voor zover bekend, feitelijk brom- en snorfietsers. Daarom is het van groot belang dat de bromfietser op de hoofdrijbaan met het autoverkeer meerrijdt. Dat kan door fietspaden of fietsstroken (dus niet brommen) toe te passen. In de praktijk zal een deel van de bromfietsers in het laatste geval wel met de fietsers meeliften.

### **Uitvoering**

Omdat AFTG nog niet op grote schaal in ons land ingeburgerd is, zullen niet alle verkeersdeelnemers bekend zijn met deze regeling. Daarom is het goed de weggebruikers met borden te wijzen op de

AFTG-regeling. Hiervoor is inmiddels een gestandaardiseerd bord beschikbaar, te vinden in de ASVV 2004 (par. 17.2.18).

In sommige plaatsen krijgt ook het fietslicht vier extra pijlen. 'Fietsers rechtsaf door rood vrij' laat zich in principe goed combineren met AFTG. Wel moeten de voetgangers speciale aandacht krijgen. Immers, wanneer de voetgangers tegelijk met het parallelle autoverkeer groen krijgen, is het wel redelijk dat ze dan ook niet nog eens op rechtsafslaande fietsers hoeven te letten. Vandaar de aanbeveling om 'Fietsers rechtsaf door rood vrij' niet met een onderbord te regelen maar door een lamp die alleen brandt wanneer het licht voor de conflicterende voetgangersoversteek op rood staat.

### **Juridische aspecten**

In veel gemeenten bestaan er juridische bezwaren tegen de AFTG-regeling. Men mag dan de regeling niet fraai vinden, toch blijkt uit jurisprudentie dat er feitelijk geen juridische bezwaren zijn, mits de regeling zorgvuldig wordt toegepast. De rechter heeft opgemerkt dat conflicterend groen, zoals AFTG, niet is verboden door de wet en dat het daarom dus toegestaan is. Bij een aansprakelijkheidsclaim heeft de rechter uitgesproken dat de regeling voldoende duidelijk was voor de weggebruikers door het toepassen van het speciale AFTG-bord zoals boven beschreven. De juridische risico's kunnen dus worden afgedekt door het toepassen van dit onderbord.



*Voor uitgebreidere juridische overwegingen verwijs ik naar het artikel 'Fietsvriendelijke afstelling van verkeerslichten – Alle Fietsers tegelijk Groen-regeling', te vinden op de Fietsbalans cd-rom 2004 (eerste cd).*

Bron: Ketting 172, juli 2004, p 8-10. Fietsersbond